Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 11 grudnia 1937 r. Nr 62.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

524.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 listopada 1937 r. Nr 272 w sprawie spłaty zaliczek na uposażenie pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Termin spłaty zaliczek na uposażenie w pełnej wysokości raty normalnej, ustalony okólnikiem Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 maja 1936 r. Nr 17/54/8/36 w sprawie spłaty zaliczek na uposażenie pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. M. K. Nr 32, poz. 156), na dzień 1 grudnia 1937 r. przesuwa się na dzień 1 kwietnia 1938 r.

Nr P. 6-54/8/37.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

525.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1937 r. w sprawie projektowania i otwierania nowych lub zamykania istniejących stacji, oraz rozszerzania lub zmniejszania zakresu czynności stacji.

(1) Pozwolenia na otwieranie nowych lub zamykanie istniejących stacyj, albo też na rozszerzanie czy zmniejszanie zakresu czynności przewozowych stacji, może wydawać tylko Ministerstwo Komunikacji (Departament IV). Nie dotyczy to przypadków przekształcenia stacji Kolei Państwowych na stację handlową Kolei Państwowych ani stacji handlowej na stację Kolei Państwowych.

(2) Projekt stacji powinien być opracowany zgodnie z Przepisami projektowania i budo-

wy kolei normalnotorowych użytku publicznego Nr D 16 i Przepisów projektowania stacyj na kolejach normalnotorowych użytku publicznego Nr D. 18.

(3) Zainteresowane Dyrekcje powinny we własnych wnioskach lub w przedstawionych na polecenie Ministerstwa Komunikacji sprawozdaniach, dotyczących otwarcia nowych stacyj, przedstawiać następujące dane:

a) na którym odcinku linii, na którym kilometrze (ze ścisłością do 0,01), między którymi stacjami i w jakiej od każdej z nich odległości projektuje się otwarcie stacji,

b) jakie jest ogólne zaludnienie okręgu ciążącego do projektowanej stacji, ze wskazaniem gęstości zaludnienia na kilometr kwadratowy oraz z wyszczególnieniem miast, miasteczek i innych osiedli, ciążących do tej stacji,

c) czy w okolicy i jak daleko od projektowanej stacji i od sąsiednich stacyj znajdują się fabryki lub zakłady przemysłowe, które ciążą do projektowanej stacji ze wskazaniem ich nazw oraz rodzaju i rozmiaru rocznej produkcji,

d) jakie i w jakim stanie są drogi (droga bita, droga gruntowa) prowadzące do projektowanej stacji do sąsiednich stacyj i do większych osiedli,

e) jakiej można oczekiwać na projektowanej stacji ilości podróżnych, bagażu i towarów przeciętnie dziennie oraz w ciągu roku kalendarzowego i stosownie do tego, jaka może być przypuszczalna dochodowość projektowanej stacji w tych okresach czasu,

f) jaka obecnie ilość pociągów kursuje na szlaku, na którym projektuje się otwarcie stacji i ile pociągów miało by się tam zatrzymywać,

g) projekt stacji opracowany według wskazówek zawartych w ust. (2) niniejszego rozporządzenia oraz kosztorys,

h) Jakie będą koszty utrzymania projektowanej stacji, tak osobowe jak i rzeczowe i jaka obsada personalna jest przewidziana.

(4) We wnioskach (sprawozdaniach) o rozszerzenie lub zmniejszenie czynności handlowych istniejących stacyj, jak również o zamknięcie stacji powinny zainteresowane Dyrekcje oprócz danych, wymienionych w punktach a), b), c) i d) ustępu (3) niniejszego zarządzenia, przedstawić jeszcze następujące dane:

a) kiedy i na podstawie jakiego rozporządzenia została otwarta stacja i czyim kosztem wybudowana,

b) jakie czynności przewozowe i w jakich rozmiarach wykonuje omawiana stacja,

c) jakie są roczne wyniki eksploatacyjne stacji, za okres ostatnich trzech lat, tak finansowe jak rzeczowe (dane statystyczne o ilości sprzedanych biletów oraz o ilości przesyłek nadanego i nadesłanego bagażu i towaru ze wskazaniem ich wagi ogólnej w kilogramach,

d) jakie są obecnie koszty utrzymania danej stacji, tak osobowe jak rzeczowe i kto je pokrywa, jaka jest obsada osobowa i jakie są zamierzone uzupełnienia lub zmiany tej obsady,

e) jakie inwestycje należało by przeprowadzić w związku z projektowanym rozszerzeniem czynności stacji, jakie to spowoduje koszty jednorazowe i periodyczne (wzrost utrzymania) i kto je ma pokryć,

f) jaki jest spodziewany wzrost ruchu i dochodowości stacji po rozszerzeniu jej czynności,

g) jeżeli projektuje się zamknięcie stacji, to należy oprócz danych wymaganych lit. a) — f) podać dane statystyczne za ostatnie trzy lata i szczegółowo uzasadnić potrzebę zamknięcia wskazując jednocześnie, czy zamknięcie wymaga rozbiórki torów i urządzeń stacyjnych. Również należy wyjaśnić, w jakim stopniu zamknięcie stacji zmniejszy przelotność na sąsiednich szlakach oraz podać dane o wykorzystaniu przelotności na tych szlakach za rok ubiegły przeciętnie w ciągu każdego miesiąca.

(5) Wnioski (sprawozdania) dotyczące otwarcia nowych stacyj, przedstawiane do Ministerstwa Komunikacji, powinny zawierać wyniki badania technicznego i ekonomicznego oraz opinię Dyrekcji, ujęte dokładnie i wyczerpująco, tak aby decyzję było można powziąć bez potrzeby dodatkowych wyjaśnień.

(6) Dyrekcje powinny nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji (Departament III) zawiadomienia o otwarciu lub zamknięciu stacyj oraz o zmianach zakresu ich czynności przynajmniej na miesiąc przed terminem ich otwarcia, zamknięcia lub zmiany zakresu działania, w celu umieszczenia ogłoszeń w odpowiednim czasie w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych. Zawiadomienia powinny zawierać dane o terminie otwarcia, zamknięcia lub zmiany zakresu czynności handlowych stacji, zakres jej czynności ekspedycyjnych oraz wykaz odległości taryfowych.

Z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr IV/11225/11 z dnia 16 listopada 1928 r. (Dz. U. M. K. Nr 25/1928 r.).

Nr R. O. VII. 306/15

526.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1937 r. w sprawie wydania przepisów o otwieraniu nowych lub zamykaniu istniejących przystanków osobowych i ładowni.

Na podstawie art. 4 pkt 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 580) zmienionej i uzupełnionej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 599), oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 567), postanowiam co następuje:

§ 1.

Otwieranie i zamykanie przystanków osobowych i ładowni normują załączone przepisy.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z tym dniem tracą moc obowiązującą:

rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr IV/11225/11 z dnia 16 listopada 1928 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 25/1928 r.),

oraz niżej wymienione zarządzenia Ministerstwa Komunikacji:

1) Nr IV/6533/11 z dnia 1 maja 1928 r.
2) Nr IV/5747/11 z dnia 24 maja 1929 r.
3) Nr U. J. II. 135/16 z dnia 12 grudnia 1934 r.
4) Nr R. O. VII. 306/46 z dnia 11 kwietnia 1935 r.
5) Nr R. O. VII. 306/15 z dnia 5 lutego 1936 r.
6) Nr R. O. VII. 306/72 z dnia 19 maja 1936 r.
7) Nr R. O. VII. 306/128 z dnia 16 października 1936 r.

Nr R. O. VII. 306/16/37.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1937 r. nr R. O. VII. 306/16/37 r.

PRZEPISY O OTWIERANIU I ZAMYKANIU PRZYSTANKÓW OSOBOWYCH I ŁADOWNI.

§ 1.

Otwieranie nowych lub zamykanie istniejących przystanków osobowych i ładowni na warunkach niżej podanych, należy do kompetencji Dyrektora Kolei Państwowych. Co do nazwy przystanku (ładowni) powinien Dyrektor Kolei Państwowych wyjednać zgodę Ministerstwa Komunikacji (Departament V).

§ 2.

Przeniesienie przystanku osobowego na nowe miejsce, nawet na odległość kilkuset metrów, należy traktować jako budowę nowego przystanku.

§ 3.

Nowe przystanki osobowe mogą być urządzane na pochyleniach podłużnych na większych niż 5‰ — na kolejach znaczenia ogólnego i 7‰ — na kolejach znaczenia miejscowego, na pochyleniach zaś podłużnych większych, nie przenoszących jednak 10‰, przystanki osobowe mogą być budowane wyjątkowo na kolejach górskich zarówno drugorzędnych jak i znaczenia miejscowego, pod warunkiem, że przeprowadzone w takich przypadkach próby zatrzymywania kursujących pociągów w miejscu projektowanego przystanku, dały wynik pomyślny.

§ 4.

Należy unikać urządzania przystanków osobowych w miejscach załomów profilu podłużnego linii kolejowych.

§ 5.

Odległości nowego przystanku osobowego od sąsiednich stacji lub istniejących przystanków osobowych danego szlaku, nie powinny zasadniczo być mniejsze niż 3 km. Na odstępstwo od tego postanowienia może pozwolić tylko Ministerstwo Komunikacji.

§ 6.

Projekty przystanków osobowych, powinny być opracowywane zgodnie z przepisami o projektowaniu i budowie kolei normalnotorowych użytku publicznego Nr D 16 i z przepisami o projektowaniu stacyj na kolejach normalnotorowych użytku publicznego Nr D 18 i powinny zawierać:

a) plan sytuacyjny projektowanego przystanku osobowego w skali 1:2000 lub 1:1000 z oznaczeniem projektowanych torów i budynków,
b) podłużny profil szlaków od przystanku do sąsiednich stacyj w podziałce poziomej 1:10.000 i pionowej 1:1.000 lub drobniejszej,
c) kilka charakterystycznych przekrojów terenu przystanku.

§ 7.

W projekcie przystanku osobowego należy przewidzieć wszystkie urządzenia, które są po-

trzebne do prawidłowego jego działania, jako to: poczekalnie dla podróżnych, kasę do sprzedaży biletów, pomieszczenie dla kasjera, perony, ogrodzenia, oświetlenie peronów oraz potrzebny inwentarz.

§ 8.

Na liniach dwutorowych w razie urządzenia peronów zewnętrznych należy ustawić na międzytorzu siatkę ochronną lub przegrodę wysokości 1,80 m, aby uniemożliwić podróżnym wysiadanie z pociągów. Takie przegrody powinny być bezwarunkowo ustawione na nowych przystankach osobowych, przed ich otwarciem, a na istniejących przystankach w miarę posiadanych kredytów.

§ 9.

Jeżeli na projektowanym przystanku osobowym jest spodziewana nieznaczna frekwencja podróżnych, a ludność okoliczna jest niezamożna, można w uwzględnieniu prośby zainteresowanych, wyjątkowo zaniechać budowy pomieszczenia dla sprzedawcy biletów (kasjera), wyznaczając jednak przynajmniej prowizoryczny lokal na kasę. Sprzedaż biletów można powierzyć odpowiednio wyszkolonym i egzaminowanym dróżnikom albo robotnikom służby drogowej, bądź też członkom ich rodzin, mieszkającym w pobliżu projektowanego przystanku. Również można zaniechać budowy poczekalni, a zamiast tego wybudować wiatę.

§ 10.

Na przystankach osobowych może się dla wygody publiczności odbywać odprawa bagażu na warunkach odprawy w pociągu, za opłatą na stacji przeznaczenia.

§ 11.

Przed wydaniem decyzji, co do otwarcia nowego przystanku osobowego albo nowej ładowni Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych powinna ustalić:

1) odległość projektowanego przystanku osobowego lub ładowni od sąsiednich stacji lub przystanków osobowych;

2) jakie jest zaludnienie okręgu ciążącego do projektowanego przystanku lub też ładowni, gęstość zaludnienia na kilometr kwadratowy oraz które miasta, miasteczka i inne osiedla ciążą do tego przystanku albo ładowni;

3) czy w okolicy projektowanego przystanku lub ładowni znajdują się fabryki lub zakłady przemysłowe, które ciążą do projektowanego przystanku lub też ładowni, jaki jest rodzaj i rozmiar ich rocznej produkcji i jak daleko są położone;

4) jakie są drogi (droga bita, droga gruntowa) prowadzące od projektowanego przystanku lub też ładowni do sąsiednich stacji i większych osiedli;

5) przewidywaną ilość podróżnych i bagażu na projektowanym przystanku albo towarów na projektowanej ładowni, przeciętnie dziennie oraz w ciągu roku kalendarzowego i stosownie do tego, jaka może być przypuszczalna dochodowość projektowanego przystanku lub też ładowni w tych okresach czasu;

6) jaka ilość pociągów kursuje na szlaku, na którym projektuje się otwarcie przystanku lub też ładowni, i które pociągi miały by się zatrzymywać na przystanku albo obsługiwać ładownię;

7) jakie będą koszty utrzymania projektowanego przystanku lub też ładowni tak osobowe jak rzeczowe;

8) czy projektowany przystanek lub też ładownia będą rentowe.

§ 12.

Przy obliczaniu rentowności projektowanego przystanku osobowego, należy uwzględniać: dochód brutto, tj. ogólną sumę, którą się będzie mogło uzyskać ze sprzedaży biletów podróżnym, wyjeżdżającym z tego przystanku. Do rozchodów należy zaliczać tylko rzeczywiste wydatki osobowe i rzeczowe na obsługę i utrzymanie przystanku, a mianowicie utrzymanie stałego sprzedawcy biletów (kasjera) lub dopłatę funkcjonariuszom drogowym wykonywującym czynności sprzedawcy biletów, koszty opału, oświetlenia, naprawy i utrzymania w czystości przystanku; żadnych innych wydatków, a tym bardziej rozchodów teoretycznych, jak naprzykład: rozchodów związanych z zatrzymywaniem się pociągów na przystankach, nie należy zaliczać do rozchodów.

§ 13.

Całe koszty budowy i urządzenia przystanku osobowego lub też ładowni pokrywa strona interesowana, przy czym niektóre roboty może wykonać sama strona interesowana, lecz pod nadzorem Dyrekcji.

§ 14.

Koszty utrzymania otwieranych przystanków osobowych „§ 11 pkt 7)", na których przewiduje się napływ podróżnych dostateczny do pokrycia tych kosztów, należy przyjmować na rachunek P. K. P. Jeżeli zaś spodziewany na danym przystanku napływ podróżnych nie daje pewności pokrycia kosztów utrzymania tego przystanku z sum przypuszczalnie osiągalnych ze sprzedaży biletów, należy zobowiązać stronę interesowaną do pokrywania nadwyżki tych kosztów przenoszących sumę, jaką się uzyska ze sprzedaży biletów. Wzór umowy, zawieranej między Dyrekcją Okręgową Kolei Państwo-

wych i stroną interesowaną w budowie przystanku— podany jest w załączniku 1 do niniejszych przepisów.

§ 15.

Gdy Dyrekcja otrzyma prośbę o otwarcie przystanku, powinna zbadać, czy budowa przystanku w tym miejscu jest możliwa, czy też niemożliwa (§§ 3, 4 i 5). Za badanie nie pobiera się jednak od strony interesowanej żadnych opłat.

§ 16.

Jeżeli na budowę przystanku nie można się zgodzić ze względu na warunki miejscowe, to Dyrekcja powinna zawiadomić o tym strony interesowane, uzasadniając odmowną odpowiedź.

§ 17.

Jeżeli miejsce projektowanego przystanku odpowiada wymaganym warunkom, Dyrekcja powinna ustalić:

1) które pociągi powinny się zatrzymywać na przystanku,

2) jaki będzie przybliżony koszt budowy przystanku,

3) jakie będą przybliżone koszty utrzymania przystanku, tak rzeczowe jak osobowe,

4) zawiadomić zainteresowaną stronę o warunkach otwarcia przystanku, opierając się na danych wymienionych w pkt 1, 2 i 3 oraz o należnych opłatach (§ 19).

§ 18.

W razie przyjęcia przez stronę interesowaną w budowie przystanku podanych przez Dyrekcję warunków, Dyrekcja powinna pobrać od niej opłaty wymienione w § 19 i następnie opracować szczegółowy projekt budowy przystanku wraz z kosztorysem na podstawie badań ekonomicznych i technicznych (§ 11).

§ 19.

Od stron interesowanych w budowie przystanku należy pobrać następujące opłaty:

1) zwrot kosztów podróży pracowników Dyrekcji prowadzących badania ekonomiczne i techniczne;

2) odpowiednie kwoty za sporządzanie projektów i kosztorysów według stawek określonych rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji.

§ 20.

Dyrekcja powinna przestrzegać:

1) żeby kosztorysy wstępne na roboty były sporządzane przez Dyrekcję jak najdokładniej tak, aby odchylenia kosztorysów wykonawczych były jak najmniejsze;

2) żeby zakres robót, wykonanych przez Dyrekcję na rachunek strony interesowanej, odpowiadał wysokości wpłaconej przez stronę zaliczki i nie przewyższał jej w żadnym przypadku.

§ 21.

Budowa przystanku powinna być wykonana w ciągu dwóch lat od daty udzielenia pozwolenia przez Dyrektora Kolei Państwowych; w razie nie rozpoczęcia budowy w tym terminie, pozwolenie wygasa.

§ 22.

Dyrekcje powinny nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji (Dep. III) zawiadomienia o otwarciu lub zamknięciu przystanków lub też ładowni przynajmniej na miesiąc przed terminem otwarcia lub zamknięcia, w celu umieszczenia we właściwym czasie ogłoszeń w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych. Zawiadomienia powinny zawierać dane o terminie otwarcia lub zamknięcia omawianego posterunku, zakres jego czynności ekspedycyjnych oraz wykaz odległości taryfowych.

Załącznik do § 14 przepisów o otwieraniu i zamykaniu przystanków osobowych i ładowni.

UMOWA.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w . . . ., działająca w imieniu i na rzecz przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zwana dalej w skróceniu „Dyrekcją" — z jednej strony, i . . . . mając . . siedzibę w . . . . zwan . . dalej w skróceniu kontrahentem z drugiej strony, zawarli w . . . . dnia . . . 193 . . . r. umowę treści następującej:

Przedmiot umowy.

1) Dyrekcja zarządzi zatrzymywanie się pociągów osobowych na przystanku . . . ., położonym na km . . . . . między stacjami . . . . odcinka . . . ., dla wsiadania i wysiadania podróżnych oraz działanie na tym przystanku kasy sprzedaży biletów do innych stacyj . . . . oraz do innych stacyj kolei polskich, jeżeli Dyrekcja w przyszłości zarządzi sprzedaż biletów także do tych stacji.

Urządzenie przystanku.

2) Przed otwarciem przystanku . . . ., po wpłaceniu przez kontrahenta kwoty . . .

zł, słowami . . . . złot . . ., Dyrekcja wykona na jego koszt . . . . Oprócz tego kontrahent wykona na własny koszt swoimi środkami i materiałami urządzenia według planów, zatwierdzonych przez Dyrekcję i pod nadzorem technicznym Dyrekcji, a mianowicie: wybuduje poczekalnię z podcieniem i ogrzewalną częścią na kasę biletową, ustęp o dwóch siedzeniach i z jamą betonową, wybuduje peron ze żwiru w poziomie główki szyn, długości . . . . i szerokości . . . . . . m od główki szyny, ustawi . . . . latarnie na słupach do oświetlenia peronów, dwie tablice z napisem zabraniającym chodzenia po torach, według ustalonego wzoru na obu końcach peronu, dwie tablice z nazwą przystanku. Następnie kontrahent zaopatrzy poczekalnię i kasę biletową w niezbędny inwentarz, jako to: w 1 szafę, 2 ławki, ... stoły, . . . lampy wiszące . . . . . . i . . . . . stojące . . . ., ... taborety, ... kasetki do pieniędzy, 1 datownik i 2 stemple, ... kłódk. ., ... kosz. . do śmieci i 2 spluwaczki emaliowane. Kasetki, datownik i stemple zakupi Dyrekcja po wpłaceniu przez kontrahenta do kasy dyrekcyjnej odpowiedniej sumy.

Sprzedaż biletów.

3) Bilety będzie na przystanku . . . . sprzedawał pracownik kolejowy.

Określenie kosztów.

4) Kontrahent obowiązuje się do pokrywania nadwyżki kosztów utrzymania przystanku tak rzeczowych, jak osobowych, przenoszącej sumę uzyskaną ze sprzedaży biletów na przystanku.

Wydatki rzeczowe i osobowe.

5) Do kosztów utrzymania przystanku . . . . należy:

a) uposażenie pracownika, sprzedającego bilety na przystanku, w wysokości określonej przez Dyrekcję, jednak nie wyższe od płacy pracownika w XII grupie uposażenia oraz przypaść mu mogące wynagrodzenie dodatkowe,
b) wynagrodzenie oraz wydatki na oświetlenie, ogrzewanie i utrzymywanie przystanku w czystości — (kasy biletowej, poczekalni, peronów) według kosztów rzeczywistych,
c) wydatki rzeczywiste, jakie będą określone w związku z niezbędnym utrzymaniem — stosownie do wymagań Dyrekcji: — mieszkania sprzedawcy biletów, poczekalni, peronów, latarń, inwentarza itp.

Termin wpłat.

6) Przypadające Dyrekcji należności, stosownie do p. 4 niniejszej umowy, kontrahent zobowiązuje się wpłacać do kasy st. . . . . w terminie . . . . - dniowym po wysłaniu przez Dyrekcję żądania.

Odsetki za zwłokę.

7) W razie wpłacenia należności Kolei z tytułu niniejszej umowy z przekroczeniem terminu wskazanego w p. 6, kontrahent zobowiązuje się płacić za zwłokę po . . . . . procent miesięcznie od sumy żądanej, licząc każdy rozpoczęty miesiąc za cały, przy czym Dyrekcji przysługuje prawo postąpienia w takich przypadkach według drugiej części pkt 10 umowy, bez obowiązku uprzedniego upomnienia.

Uprawnienia Dyrekcji.

8) Na przystanku . . . . będą się zatrzymywać tylko te pociągi, które wyznaczy Dyrekcja, jednak nastąpi to nie wcześniej, jak po zbadaniu technicznych urządzeń, wykonanych w myśl pkt 2 niniejszej umowy i przyjęciu ich przez Dyrekcję. Gdyby Dyrekcja uznała za potrzebne w czasie trwania niniejszej umowy odwołać zatrzymywanie się pociągów na tym przystanku, czy to skutkiem niedotrzymania warunków niniejszej umowy przez kontrahenta czy też z jakichkolwiek innych przyczyn czasowo lub zupełnie, lub rozwiązać niniejszą umowę, kontrahent nie może rościć z tego tytułu do Dyrekcyj żadnych pretensyj o odszkodowanie.

O przejęciu urządzeń na własność.

9 Z chwilą otwarcia przystanku . . . . urządzenia i inwentarz, wyszczególnione w pkt 2 niniejszej umowy przechodzą bezpłatnie na własność Dyrekcji.

Kaucja.

10) Na zabezpieczenie dotrzymania wyszczególnionych w niniejszej umowie warunków, kontrahent wnosi do Kasy Głównej Dyrekcji przy podpisaniu niniejszej umowy, tytułem nieoprocentowanej kaucji kwotę zł . . . przy czym Dyrekcja zastrzega sobie prawo podwyższenia tej kaucji w miarę potrzeby.

Gdyby jednak wskutek niewypłacenia zobowiązań, wynikających z niniejszej umowy, złożona kaucja nie wystarczyła na pokrycie sum należnych kolei z tytułu umowy, kontrahent odpowiada wówczas całym swoim majątkiem, jaki posiada.

Termin umowy.

11) Niniejszą umowę zawiera się na . . . . lat . . . ., lecz tak Dyrekcji, jak i kontrahentowi służy prawo wypowiedzenia

jej w każdym czasie w terminie trzechmiesięcznym od dnia pisemnego zawiadomienia o wypowiedzeniu.

W razie niedotrzymania przez kontrahenta któregokolwiek z warunków niniejszej umowy, Dyrekcji służy prawo jednostronnego rozwiązania umowy w każdym czasie bez żadnych zastrzeżeń.

O nieprzelewaniu praw na osoby trzecie.

12) Prawa i obowiązki, wypływające z niniejszej umowy nie mogą być bez osobnego pozwolenia Dyrekcji przelane ani w całości, ani w części na osoby trzecie.

Opłaty stemplowe.

13) Należności stemplowe, jako też inne należności skarbowe, przypadające w związku z zawarciem niniejszej umowy ponosi całkowicie kontrahent.

Spory.

14) Do rozstrzygania sporów z umowy niniejszej wyniknąć mogących, będą w pierwszej instancji kompetentne wyłącznie sądy przedmiotowo właściwe, mające siedzibę w . . . .

Przechowywanie umowy.

15) Oryginał umowy zostaje w przechowaniu Dyrekcji, kontrahent zaś otrzymuje jego odpis wierzytelny.

DZIAŁ ZASOBÓW.

527.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 października 1937 r. w sprawie warunków technicznych na dostawę „Kreodiny".

1. Wygląd zewnętrzny i warunki ogólne.

„Kreodina" jest produktem otrzymanym przez rozpuszczenie dwunitrofenoli w oleju kreozotowym, jest to ciecz nieprzezroczysta, koloru ciemno-brunatnego o charakterystycznym zapachu, oleistym. „Kreodina" w temp. 20⁰ powinna być płynna i łatwo wsiąkliwa w drewno.

2) Pobieranie próbek.

Z każdej dostarczonej beczki należy pobrać próbkę, po dokładnym wymieszaniu zawartości beczki przez kilkakrotne przetaczanie. Próby pobiera się bądź za pomocą małej sondy, bądź też zapomocą czerpaka. Zawartość czerpaków, pobranych z jednej beczki, zlewa się do czystego i suchego naczynia, i po dokładnym wymieszaniu, rozlewa do dwuch butelek 0,5 l. Jedna z nich pozostaje w przechowaniu na miejscu, drugą wysyła się do Centralnego Laboratorium Badawczego dla przeprowadzenia analizy. Na każdej butelce powinna być etykieta z napisem: zawartość butelki, miejsce i data pobrania próbki.

3) Badanie szczegółowe.

Badanie szczegółowe ma na celu stwierdzenie, czy badana próbka „Kreodiny" odpowiada następującym warunkom:

1) powinna być płynna i łatwo wsiąkliwa w drewno,

2) nie powinna zawierać widocznego gołym okiem osadu,

3) powinna zawierać przepisową (uprzednio ustaloną w zamówieniu) zawartość składników toksycznych (nitrofenolowych).

4) Metody badania:

ad 1) w celu stwierdzenia wsiąkliwości pociąga się kawałek drewna „Kreodiną"; płyn powinien łatwo wsiąknąć w drzewo,

ad 2) w celu wykrycia osadu wlewa się „Kreodinę" do czystego szklanego naczynia i rozprowadza ją po ściankach. W cienkiej warstwie osad łatwo jest widoczny,

ad 3) obecność dwunitrofenoli daje się łatwo stwierdzić jakościowo, dzięki zdolności tego środka do intensywnego barwienia tkanki drzewnej, bibuły, skóry na kolor żółty.

Analiza ilościowa wykonywana będzie w C. L. B.

Nr U. N. I-11/26.

SPROSTOWANIE.

W okólniku Ministra Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 240 w sprawie zakupów zagranicznych i uzgadniania zamówień na krajowe wyroby przemysłowe na potrzeby dróg państwowych i wodnych, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr 52, poz. 458 skreśla się:

1. w tytule okólnika wyrazy: „i uzgadniania zamówień na krajowe wyroby przemysłowe",
2. w tekście — cały ustęp drugi.

SPROSTOWANIE.

W tytule i tekście zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7.X.37 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 49/37, poz. 441 z 3.XI.1937 r.) słowa „silnikowego" zmienia się na „motorowego".

SPROSTOWANIE.

W tekście Okólnika Ministra Komunikacji z dnia 7 października 1937 r. Nr 232 (Dz. Urz. M. K. Nr 49, poz. 437) w wierszu trzecim od góry zamiast: „§ 32" powinno być: „§ 23".

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78,
tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94883. 11.XII.37. 8400.